KAPITEL NEUN

Schwarzes Boot U-235: Die Heimkehr der Schwarzbootbesatzung nach Deutschland

Neben **U-530** und **U-977** gibt es noch ein drittes U-Boot, das in einem freigegebenen argentinischen Dokument aus dem Jahr 1952 erwähnt wird und das nach dem Krieg auf dem Weg nach Patagonien mindestens einen Passagier in Mar del Plata entladen hat. Es handelte sich um ein *"Schwarzes Boot"*, das nur unter der Nummer ***"U-235"*** bekannt ist.(1)



*Im heute russischen Pillau existiert ein T 750 [Truppenmannschaftsbunker] östlich zweier Hafeneinschnitte im Südostteil des Ortes. Er gehörte zum ehemaligen deutschen Marinestützpunkt. Pillau stellte in gewissem Sinne den Seehafen Königsbergs dar. Dieses Bild zeigt den T 750 wohl in der Zeitspanne zwischen Herbst 1944 bis kurz nach Jahresbeginn 1945 mit Blick aus Nordwesten. Im Vordergrund U746 und **U235** [von diesem U-Boot gibt es fast keine Fotos]. Bereits Ende Januar 1945 wurden dann sämtliche U-Boote im Pillauer Hafen aus Angst vor russischer Einnahme nach Westen hin verlegt.*

Auch hier handelt es sich um eine falsche Nummer, da das tatsächliche U-235 in den letzten Momenten des Krieges irrtümlich von einem deutschen Torpedoboot versenkt wurde.

Am 10. April 1945 erhielt U 235 den Befehl nach Norwegen zu verlegen und lief sofort aus Kiel aus. Dabei traf es am 14. April im Skagerrak auf Sehrohrtiefe auf einen deutschen Geleitzug, bestehend aus dem Zerstörer Friedrich Ihn, der Eisenbahnfähre Preußen und dem Torpedoboot T-17. Da das Boot einen Wasserstrudel durch seinen Schnorchel verursachte und für einen Torpedo gehalten wurde, gab die Preußen U-Bootalarm. Der Zerstörer Friedrich Ihn erteilte daraufhin dem Torpedoboot T-17 den Angriffsbefehl. Das Torpedoboot warf mehrere Wasserbomben auf das U-Boot, von welchen eine einen Volltreffer erzielte und U 235 zerstörte. An Bord von T-17 brach Gejubel aus, da man annahm, dass man ein feindliches Boot versenkt habe, bis die Leiche eines Offiziers an die Wasseroberfläche trieb und das Jubeln verstummte. Alle 47 Mann an Bord des U-Bootes kamen ums Leben. Es wurde später festgestellt, dass weder Kapitänleutnant Friedrich Huisgen noch die Kommandanten des Geleitzuges etwas voneinander wussten.

Ein "Schwarzes Boot" war ein deutsches U-Boot, das zwar im Einsatz, aber nicht in Betrieb war und für das es nicht möglich war, eine Spur von Dokumenten über seine Herkunft zu finden. Wir greifen die Geschichte auf, wie sie von Oberfunkmeister Wolfgang Hirschfeld erzählt wurde, dem leitenden Funker des U-Boots **U-234** vom Typ X-B, das nach Tokio unterwegs war:(2)

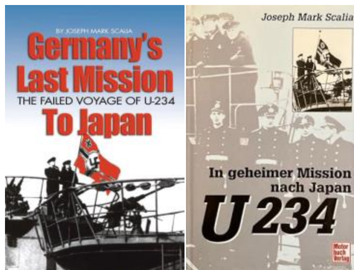
"Eines Morgens im Februar 1945 sah ich am Kai in Kiel den japanischen Luftwaffenoberst Genzo Shosi und Marinekapitän Hideo Tomonaga, einen U-Boot-Konstrukteur, auf einer Kiste auf dem Vorschiff

meines Bootes ***U-234*** *sitzen. Sie waren damit beschäftigt,* ***"U-235"*** *in schwarzen Buchstaben auf das Packpapier zu malen, das um jeden der zahlreichen Container einheitlicher Größe geklebt war. Sobald jeder Container fertig war, würde er an Bord von* ***U-234*** *verstaut werden. Ich fragte Kapitän Tomonaga, was die Pakete enthielten, und er antwortete: "Das ist die Ladung von* ***U-235****. Das Schiff fährt nicht mehr nach Japan." Als ich im 5. U-Flottillen-Büro nachfragte, sagte man mir, dass* ***U-235*** *ein Ausbildungsboot des Typs VII sei, das nie für Einsätze außerhalb der Ostsee vorgesehen war, und so wusste ich, dass Tomonaga mich angelogen hatte."*

Eines Tages sehe ich während der Verladearbeiten auf dem Vorschiff zwei Japaner auf einer Kiste sitzen, die mit schwarzer Tusche Päckchen beschriften, die von unseren Seeleuten in einer der vorderen Tuben verstaut werden. Die Päckchen sind ca. 25 x 25 cm groß, in Packpapier eingeschlagen, verklebt und schwer wie Blei. Die Beschriftung lautet: »U 235.« Auf meine Frage, was die Päckchen enthalten, sagt der Japaner, der Tomonaga heißt: »Ist Ladung von U 235. Fährt nicht mehr nach Japan.« Ich forsche bei der 5. U-Flottille nach und erfahre, daß U 235 ein Boot vom Typ VII C unter Kapitänleutnant Huisgen ist, das nie etwas mit Japan zu tun gehabt hat.

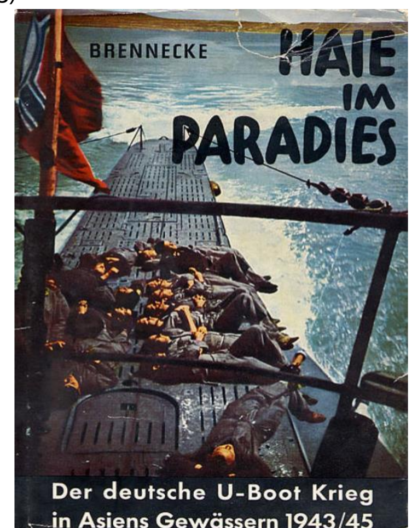
Der Text im deutschen Buch weicht relativ stark von der englischen Version ab.

Der deutsche Marinehistoriker Professor Jürgen Rohwer bestätigte anhand der ersten Magic-Nachrichtenentschlüsselungen für 1943 und 1944/1945, dass Japan von Deutschland eine Menge Uranoxid im Zusammenhang mit der Atomforschung nach spaltbaren Isotopen angefordert hatte. Zwei Ladungen von je einer Tonne Uranoxid sollten verschickt werden, je eine Tonne an Bord von **U-234** und dem *"Schwarzen Boot"*, bekannt als **U-235**. Als Kapitän Hideo Tomonaga Hirschfeld in Kiel mitteilte, dass **U-235** nun nicht mehr nach Japan gehen würde, wusste er bereits, dass die beiden Ein-Tonnen-Ladungen an Bord von **U-234** nach Japan verschifft wurden, und Hirschfeld sah dies tatsächlich.(3)



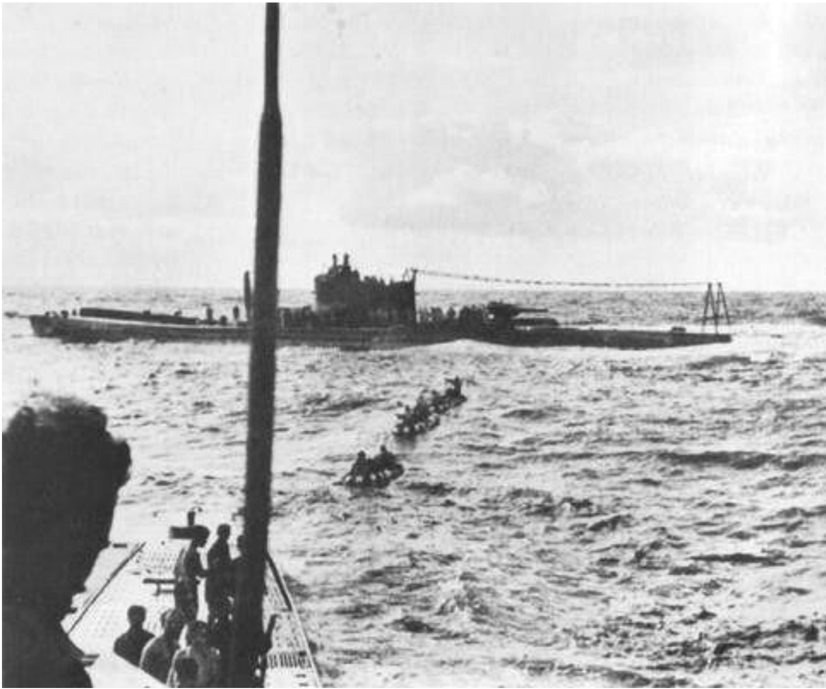
Es gab noch einen weiteren Zeugen für diese Ereignisse. Kunihiko Kigoshi war ein Chemiker, der für Dr. Nishina, den Leiter des Atomprojekts der japanischen Armee, arbeitete. Er war auch der Bruder von Yasukazu Kigoshi, dem japanischen Militärattaché in Deutschland im Jahr 1945. Yasukazu erzählte seinem Bruder, dass er zweimal in Kiel dabei war, um zu sehen, wie Uran auf **U-234** verladen wurde. Er wusste, dass es ein zweites U-Boot gab, das nach Japan fahren sollte, aber dass es *"nicht so weit kommen würde"*.(4)

Es scheint, dass **U-235** tatsächlich ersetzt wurde. Das Boot vom Typ IX-D2, **U-876** (Kapitänleutnant Rolf Bahn), stand mindestens bis zum 25. April 1945 in Bereitschaft, um Passagiere und Fracht nach Japan zu bringen, ist aber nie ausgelaufen.(5)



Das beweist, dass es in erster Linie darum ging, das *"Schwarze Boot"* **U-235** aus dem Verkehr zu ziehen, und nicht darum, die Zahl der Boote, die von Kiel aus nach Japan fahren könnten, von zwei auf eins zu reduzieren.

Wenn wir uns den Grund genauer ansehen, warum Kapitän Hideo Tomonaga nach Europa kam, können wir erkennen, warum er und das schwarze Boot **U-235** zusammen betrachtet werden müssen. Tomonaga war im deutsch besetzten Frankreich an Bord von **U-180** mit einer beträchtlichen Menge Gold angekommen, die so schwer war, dass der Chefingenieur von **U-180** sie zum Trimmen des Bootes verwendete. Das Gold sollte die Bezahlung für deutsche Technologie sein. Tomonaga war ein U-Boot-Konstrukteur und kam nach Deutschland, um sich über die Entwicklung der U-Boote zu informieren.(6)



*Am 9. Februar 1943 brach das deutsche Boot **U 180** [auf dem Foto im Vordergrund] unter dem Kommando von Fregattenkapitän Werner Musenberg von Kiel aus zu einer ganz besonderen Mission auf. Im Indischen Ozean sollte es sich mit dem japanischen Boot I-29 treffen, das von Kapitän Izu Toshiichi kommandiert wurde, und ihm den berühmten indischen Nationalisten Subhas Chandra Bose und seinen Assistenten Habib Hasan an Bord bringen. Das Rendezvous fand am 26. und 27. April 1943 in der Straße von Mosambik statt. Die Deutschen übergaben den japanischen indischen Freiheitskämpfern Blaupausen eines Bootes vom Typ IXC/40, ein Muster der magnetischen Haftmine HHL 3 und andere Waffen sowie ein Diplomatengepäck. Im Gegenzug übergaben die Japaner an U 180 einen Torpedo des Typs 89, zwei Torpedos des Typs 2, zwei Tonnen Gold in Goldbarren für die japanische Botschaft, Zeichnungen des Flugzeugträgers "Akagi" und des ultrakleinen U-Boots Typ A. An Bord der U 180 befanden sich auch zwei japanische Spezialisten für den U-Boot-Bau. Die Fracht musste mit Gummibooten an einem gespannten Seil zwischen den U-Booten transportiert werden. Die Boote waren zu dieser Zeit, laut dem japanischen Kommandanten, "der Traum eines Sturzkampfbombers". Doch alles endete sicher und die Boote nahmen Kurs auf ihre Stützpunkte.*
*Dieses Boot, **U-180**, war eines von nur zwei sehr seltenen U-Booten des Typs IX-D1, die ursprünglich sechs schnell laufenden Dieselmotoren von Mercedes verwendeten. Ständige mechanische Probleme zwangen die U-Bootwaffe, diese durch die normalen zwei zuverlässigen M.A.N.-Diesel zu ersetzen. Dieses Boot gehörte, wie die meisten der sehr großen Frachtboote, zur 12. U-Bootflottille, die in Bordeaux, Frankreich, etwa zwölf Meilen flussaufwärts der Gironde, stationiert war. Am 22. August 1944 stieß **U-180** in der Gironde-Mündung auf eine Mine und wurde zerstört.*

Die Ladung von **U-234** für Japan enthielt viele Blaupausen und Pläne für moderne Waffen und Flugzeuge. Im Februar 1945 wussten die Japaner alles über die veralteten U-Boote vom Typ VII und IX. Ihr Interesse richtete sich nun auf die neue Art von U-Booten wie den Typ XXI. Da **U-235** ein *"Schwarzes Boot"* war, das diese Nummer nur der Einfachheit halber erhielt, ***nehmen wir an***, dass es ein neuer Typ XXI war, der nicht in den Dienst der Kriegsmarine treten sollte. Mit ziemlicher Sicherheit sollte es nach Japan geliefert und dort an die japanische Marine übergeben werden, entweder als Geschenk oder als Erlös aus einem Kaufvertrag.

Als sich die militärische Lage sowohl für Japan als auch für Deutschland im Februar 1945 rapide zu verschlechtern begann, müssen die Deutschen beschlossen haben, die Vereinbarung mit Japan zu verbieten und U-235 nach Argentinien zu schicken, wo sie im Rahmen des Geheimbundes nach der Niederlage ihre geheimen Marineaktivitäten fortsetzen konnten.

Als Kapitän Tomonaga von Hirschfeld am Kai in Kiel nach dem Inhalt der kleinen, schweren Container gefragt wurde, hätte Kapitän Tomonaga ausführlich geantwortet, wenn er es hätte sagen dürfen:

*"Das ist die Ladung von **U-235**. Dieses Schiff fährt nicht mehr nach Japan. Es fährt nach Argentinien."*

Das Memorandum

"Coordinación Federal DAE 568
An: Leiter der Abteilung für Ausländerangelegenheiten *14. Oktober 1952*
Von: Leiter der Delegation in Córdoba
Bewegung von Ausländern
Ich mache Sie darauf aufmerksam, dass unsere Agenten in Ascochinga, Provinz Córdoba, Gebirgszone, ein Grundstück auf dem Cerro Negro entdeckt haben, das von einem Ex-Offizier erworben wurde, der im U-Boot-Stützpunkt Mar del Plata von U-235 an Land gegangen ist, das zusammen mit anderen deutschen U-Booten bei Kriegsende aus Deutschland nach Patagonien kam..."(7)

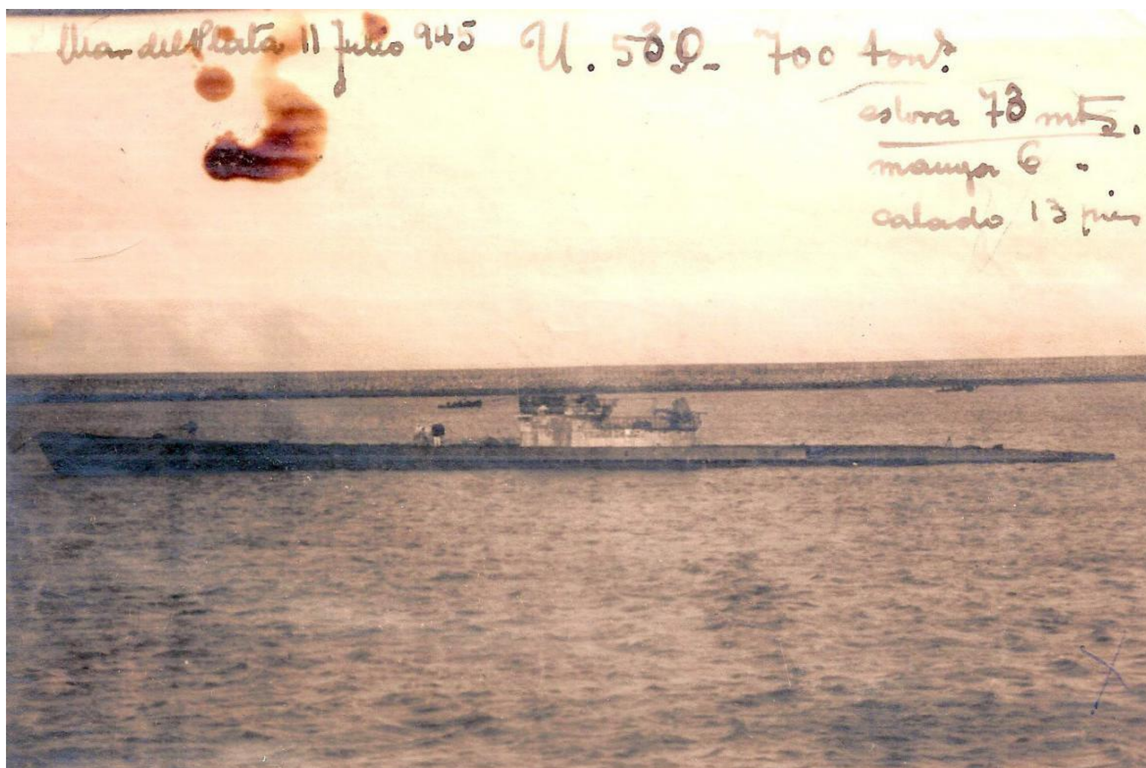
Dieses argentinische Archivdokument liefert den Beweis dafür, dass **U-235** und eine Reihe anderer deutscher U-Boote neben **U-530** und **U-977** nach dem Krieg in Patagonien eintrafen und dies mit Wissen und Duldung der argentinischen Behörden. Daran kann es keinen Zweifel geben. Aber wie kamen diese Besatzungen nach Hause, die Männer, die es vorzogen, kein neues Leben in Nuevo Wewelsburgo oder wo auch immer zu beginnen und nicht den Rest ihres Lebens in einem geheimen U-Boot-Stützpunkt in einer verlassenen Ecke Patagoniens zu arbeiten?

Schwarze Bootsbesatzungen nach Deutschland holen

In einem früheren Kapitel wurde gezeigt, wie Admiral Sturdees Bericht über die Schlacht um die Falklandinseln im Jahr 1914 so gefälscht wurde, dass nur zwei deutsche Transporter auf den Falklandinseln anwesend waren, obwohl es drei waren. So wird die Geschichte gefälscht. Viele solcher Dokumente, die von den Streitkräften einer Nation und den damit verbundenen Regierungsstellen herausgegeben werden, enthalten ähnliche Desinformationen. Im Laufe der Zeit behandeln die Historiker das Material wie ein Evangelium und widersetzen sich jeder Anfechtung der Richtigkeit des Inhalts.

Anfang 1946 sahen sich die amerikanischen Behörden in der Region River Plate mit einem sehr schwierigen Problem konfrontiert, das sie aus politischen Gründen erklären mussten, aber nicht konnten. Im Prinzip wurde das Problem durch die argentinische Bürokratie und die Art und Weise, wie die argentinischen Behörden diese gelegentlich umgehen, verursacht.

Zunächst ist es notwendig, die vorherrschende Situation darzustellen. Als **U-530** am 10. Juli 1945 in Mar del Plata kapitulierte, war das Dokument, das die Anwesenheit der Besatzung auf argentinischem Boden erlaubte, die Kapitulationsurkunde mit den Namen der Besatzung. Diese Urkunde wurde vom Kommandanten des Bootes unterzeichnet und vom Kommandanten des Marinestützpunktes Mar del Plata gegengezeichnet, der die Kapitulation des U-Bootes akzeptierte. Das Dokument bescheinigte der Besatzung von **U-530** das Recht, sich als Kriegsgefangene in Argentinien aufzuhalten.



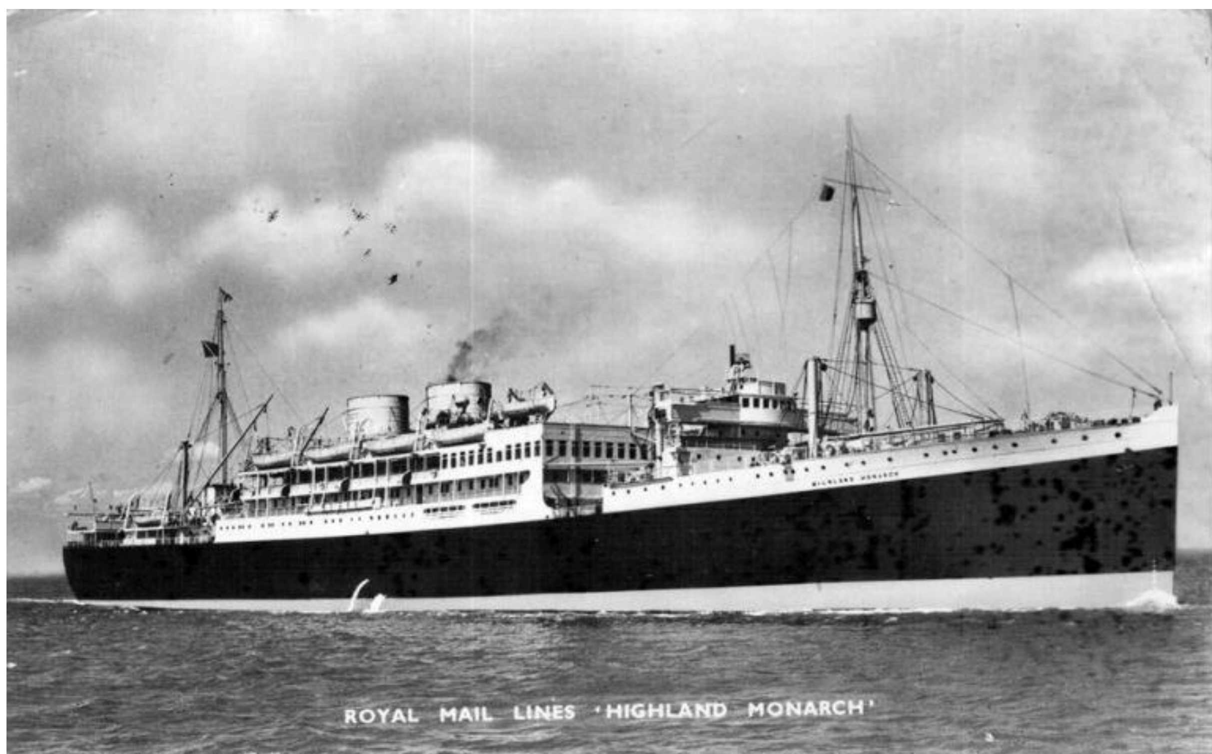
Seltenes Bild von U-530. Einlaufen in den Hafen von Mar del Plata
Auf dem Foto steht geschrieben: "Mar del Plata, 11. Juli 1945 - U530 - 700 Tonnen - Länge 73 Meter - 6 Meter Breite - 13 Fuß Tiefe"

Am 17. Juli 1945 unterzeichneten Präsident Farrell und Vizepräsident Perón den Präsidialerlass 16.162, mit dem die Besatzung von **U-530** aus Argentinien in die Obhut der Vereinigten Staaten übergeben wurde. Die Männer wurden nach Washington DC ausgeflogen und kamen von dort aus in ein Kriegsgefangenenlager in Fort Hunt, Virginia. Die Besatzung von **U-977** machte einen Monat später die gleiche Erfahrung.

Zu dieser Zeit fanden in Washington Verhandlungen zwischen dem OSS und dem ehemaligen Abwehrchef General Reinhard Gehlen statt. Das Ergebnis: Im November 1945 wurden die Besatzungen von **U-530** und **U-977** freigelassen und in New York auf ein Schiff nach Deutschland gebracht. Der britische Geheimdienst war nicht davon überzeugt, dass alles aus den Männern herausgeholt worden war, was herausgeholt werden konnte, und so wurden sie in Antwerpen vom Schiff geholt und zur weiteren Befragung nach London gebracht. Schäffer und Wermuth wurden Mitte 1946 freigelassen, aber die Besatzungen blieben bis 1947 in Gefangenschaft. Das Material, das die Briten bei diesen Verhören erlangten, ist so sensibel, dass es erst im Jahr 2020, also fünfundsiebzig Jahre später, freigegeben werden kann. Wie in diesem Buch angedeutet, muss der wahre Zweck von **U-530** und **U-977** am Ende des Zweiten Weltkriegs noch offiziell enthüllt werden.

In allen Phasen ihrer Gefangenschaft in Argentinien wurde die Anwesenheit der Besatzungen von **U-530** und **U-977** durch ein offizielles Dokument in Form eines Präsidialdekrets oder eines diesem Dokument gleichgestellten Schriftstücks genehmigt. Das ist wichtig zu wissen, um die Geschichte fortzusetzen.

Zu Beginn des Jahres 1946, wurde von den Vereinigten Staaten beschlossen, die verbliebene Besatzung der **ADMIRAL GRAF SPEE** nach Deutschland zurückzuschicken. Die argentinische und uruguayische Regierung wurde gezwungen, unabhängig davon, ob sie mit einheimischen Frauen verheiratet waren oder nicht.(9) Die Männer und ihre Familien wurden am 7. Februar nach Campo de Mayo außerhalb von Buenos Aires gebracht, um dort auf die **HIGHLAND MONARCH** zu warten, die eine Ladung Gefrierfleisch geladen hatte. Eine Abordnung der Royal Marines vom Kreuzer **AJAX** stand bereit, um sie in Empfang zu nehmen.



Die Highland Monarch wurde 1928 für die Nelson Line gebaut. Sie ging 1932 mit der Übernahme der Nelson Line an die Royal Mail über und wurde 1960 abgewrackt.

Um ein Uhr am Nachmittag des 15. Februar 1946 wurde das Kontingent von 811 Männern *"unter Protest und öffentlichem Protest"* an den Kai geführt. Die Offiziere der argentinischen Armee, die die Gefangenen zum Landungssteg des Schiffes brachten, sammelten alle Ausweispapiere ein und warfen sie in eine einzige große Tasche, die sie dem Offizier der Royal Marines übergaben, als das Schiff gerade ablegen wollte. Auf diese Weise konnten die Identitäten der Männer nicht mit den Dokumenten abgeglichen werden, und der britische Marineattaché am Kai vermutete sofort, dass es *"zu Vertauschungen gekommen sein muss"*. Dreiundsiebzig weitere Männer der **GRAF SPEE** kamen in Montevideo an Bord.

Laut Newton (10) wurde bei den Identitätskontrollen auf der Reise nach Europa entdeckt, dass sechsundachtzig U-Boot-Männer mit den **ADMIRAL GRAF SPEE**-Gefangenen repatriiert wurden: *"Es war nicht klar, wann und wie sie nach Argentinien gelangt waren, um von dort repatriiert zu werden."*

In seinem späteren CEANA-Bericht (11) fügte er einen Zusatz zu dieser Aussage hinzu, dass diese sechsundachtzig U-Boot-Männer *"...nicht notwendigerweise zusammen mit den **GRAF SPEE**-Matrosen an Bord der **HIGHLAND MONARCH** verschifft wurden"*, aber das ändert nichts an der Tatsache, dass sie nach Deutschland zurückgeführt wurden und *"es nicht klar war, wann und wie sie nach Argentinien kamen, um von dort aus repatriiert zu werden."*

Die US-Behörden in der Region River Plate konnten keinen Präsidialerlass oder eine Urkunde über die Übergabe der U-Boote entdecken, die diese Männer nach Argentinien brachten, so dass sie sich offenbar illegal in Argentinien aufhielten. Solange keine gegenteiligen Beweise vorliegen, kann daraus nur gefolgert werden, dass diese sechsundachtzig U-Boot-Männer heimlich und mit dem stillschweigenden Einverständnis der argentinischen Behörden von ihren U-Booten in Argentinien an Land gegangen sind.



Sechsundachtzig (86) Männer sind die ungefähre Anzahl von zwei U-Boot-Besatzungen.
Hier als Beispiel ein Gruppenfoto der Mannschaft von U-300.

Anmerkungen:

(1) Nicht zu verwechseln mit dem Typ VII-C-Boot U-235 (Huisgen), das in der Ostsee zu Übungszwecken eingesetzt wurde. Dieses Boot wurde am 14. April 1945 irrtümlich von dem deutschen Torpedoboot T-17 vor der Nordspitze Dänemarks versenkt. Es gab keine Überlebenden.

(2) Hirschfeld, Wolfgang: Feindfahrten, Neff Verlag, Wien 1983: Hirschfeld/Brooks: Hirschfeld - The Story of a U-Boat NCO 1940-1946, Pen & Sword/USNIP 1997, S.199.

(3) Brief von Professor Rohwer an Hirschfeld, 28. März 1996, siehe Brooks/Hirschfeld ebd., S. 199, 228, 231. Es ist erwiesen, dass Japan diesen Antrag 1943 gestellt hat. Laut John W. Dower (zitiert nach Showashi no Temo - "The Emperor and Showa History"), veröffentlicht in Tokio 1968, Band 4, S. 146-148, wurden Japan insgesamt zwei Tonnen Uranoxid versprochen, die in zwei U-Booten verschickt werden sollten. Siehe auch: John W. Dower, Japan in War and Peace, New Press, 1993, S. 80.

(4) Brief von Kunihiko Kigoshi an den US-Autor Joseph Mark Scalia, 7. August 1998, abgedruckt in Sidney Trevethan: The Controversial Cargo of U-234, (unveröffentlichtes Manuskript), Revision 13, Januar 1999.

(5) Bericht über die Befragung der Besatzung von U-234, 27. Juni 1945 OP-16-Z, letzte Seite.

(6) Jochen Brennecke: Haie im Paradies - der deutsche Ubootkreig in Asiens Gewässern 1943-1945, Heyne Verlag München, 1973, S.26-34.

(7) Siehe Salinas und de Napoli: Ultramar Sur, Ed Norma, Buenos Aires, 2002, S.253-254; auch Jorge Camarasa, Puerto Seguro, Norma, Buenos Aires 2006, S.214. Kopien dieses Dokuments befinden sich im Besitz der genannten Autoren. Für die Freigabe bestimmter Dokumente gelten in Argentinien besondere Regeln. 2003 reiste Jorge Camarasa nach Ascochinga, um diesen Bericht zu recherchieren. Dorfbewohner bestätigten, dass ein Deutscher namens Otto Rehklau oder Otto Freider, ein Spezialist für schwere elektrische Maschinen, seit den frühen 1950er Jahren das *"große Haus auf dem Bergrücken"* bewohnte, das oft für Nazi-Treffen genutzt wurde. Er starb dort 1984 an einem Herzinfarkt und seine Leiche wurde an einen unbekannten Ort gebracht.

(8) Salinas, ebd., S. 434 usw.

(9) Nachdem sie nach Deutschland zurückkehrten, genehmigte die argentinische Regierung sofort alle Anträge der GRAF SPEE-Männer, die als Einwanderer nach Argentinien zurückkehren wollten.

(10) Newton, Professor Ronald: El cuarto lado del tríángulo [Die vierte Seite des Dreiecks], Panamericana, Buenos Aires, 1995, S. 336 und 424.

(11) Newton, Professor Ronald: Actividades clandestinas de la marina alemana en aguas argentinas [Die geheimen Aktivitäten der deutschen Marine in argentinischen Gewässern], CEANA Report 1998, Text und Fußnote 50.